Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9314**
19. Wahlperiode 11.04.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Förderung des Kombinierten Verkehrs durch die Bundesregierung

Mehr Verkehr soll von der Straße auf die Schienenwege und Wasserstraßen verlagert werden. Dazu fördert die Bundesregierung seit 1998 den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) nicht bundeseigener Unternehmen. Die derzeit bis Ende 2021 geltende Förderrichtlinie stellt für das Jahr 2019 ein Gesamtfördervolumen von 92,7 Mio. Euro zur Verfügung (Bundestagsdrucksache 19/3400). Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, die Fördermittel werden häufig nicht vollständig abgerufen. Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) schlägt im Rahmen der Haushaltsanalyse zum Thema Förderung des Kombinierten Verkehrs vor, den Wirkungszusammenhang von Förderung und Zielerreichung (www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finanzen/Spending_Reviews/2017-04-04-spending-review-abschlussbericht-kombinierter-verkehr.pdf?__blob=publicationFile&v=2) zu untersuchen. Auf diesem Wege könnten Mittelausgaben nachvollzogen und die Fördermittel aus Sicht der Fragesteller insgesamt bedarfsgerechter abfließen.

Darüber hinaus fördert der Bund Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs im Schienennetz der DB AG über den Bedarfsplan Schiene.

Im Rahmen des Tags des Kombinierten Verkehrs am 27. Februar 2019 kündigte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an, ein Aktionsbündnis zur Förderung des Kombinierten Verkehrs einzuberufen. Gleichzeitig lässt das BMVI zu, wie aus der 9. Änderungsverordnung für den Lang-Lkw ersichtlich wird, dass die Ladeeinheiten von Lang-Lkw nicht kompatibel für den Kombinierten Verkehr sein müssen. Damit konterkariert der Bund aus Sicht der Fragesteller seine eigenen Vorsätze beim Test des Lang-Lkw und seine Ziele zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verlagerungseffekte konnten vom Straßengüterverkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs in den vergangenen fünf Jahren erreicht werden (bitte für jedes Jahr einzeln angeben und nach den jeweiligen Anteilen des Schienengüterverkehrs und der Wasserstraßen in Tonnenkilometern aufschlüsseln)?
2. Wie viele der im Bundeshaushalt für den Neu- und Ausbau von KV-Terminals nicht bundeseigener Unternehmen vorgesehenen Mittel sind in den letzten fünf Jahren tatsächlich abgeflossen (bitte für jedes Jahr einzeln angeben), und für welche Zwecke sind mögliche Ausgabereste verwendet worden?

3. Für welche konkreten Projekte wurden die Mittel in den Jahren 2017 und 2018 ausgegeben (bitte die Projekte mit Angabe der Kosten und des Bundeslandes auflisten) und für welche Umschlagleistung sind die Anlagen ausgelegt?
4. Welche KV-Umschlaganlagen, die mit Bundesmitteln nach der genannten Förderrichtlinie gefördert werden, sind derzeit in Planung (bitte Leistungsphase angeben, in der sich das Vorhaben befindet einschließlich aktualisierter Baukostenermittlung), welche sind im Bau, und für welche Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität sind die Anlagen ausgelegt?
5. Welche KV-Umschlaganlagen, die über den Bedarfsplan Schiene finanziert bzw. gefördert werden, sind derzeit in Planung (bitte Leistungsphase angeben, in der sich das Vorhaben befindet einschließlich aktualisierter Baukostenermittlung), welche sind im Bau, und für welche Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität sind die Anlagen ausgelegt?
6. Sofern die Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, warum ist der Mittelabfluss aus Sicht der Bundesregierung nicht erfolgt, und mit welchen Maßnahmen könnte das Ausschöpfen der Fördermittel zusätzlich gefördert werden?
7. Konnte seit Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie zum 1. Januar 2017 und der im Zuge dessen erfolgten Erweiterungen des Förderkatalogs sowie der geänderten Bedingungen bei der Antragstellung und der Änderungen der Anforderungen an die Absicherung von potentiellen Rückzahlungsverpflichtungen ein Anstieg des Mittelabrufs beobachtet werden?
8. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass die Automatisierung von KV-Terminals und die Lagerinfrastruktur von der Förderrichtlinie nicht erfasst werden?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, auch den Ersatzinvestitionsbedarf in den Katalog zuwendungsfähiger Maßnahmen aufzunehmen?

   Wenn nein, warum nicht?
10. Werden die von den Zuwendungsempfängern der Fördermittel jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt abzugebenden Stammdatenblätter inzwischen statistisch ausgewertet?

    Wenn ja, welche Daten werden konkret evaluiert, und welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus ziehen?

    Wenn nein, weshalb nicht?
11. Erfolgt inzwischen, wie im Rahmen der Haushaltsanalyse zum Thema Förderung des Kombinierten Verkehrs des BMF vorgeschlagen, eine Evaluation des konkreten Ursache-Wirkung-Zusammenhangs der Fördermittel für positive Entwicklungen im Kombinierten Verkehr?

    Wenn ja, welche Schlussfolgerungen lassen sich bisher daraus ziehen?

    Wenn nein, warum nicht?
12. Welche Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sind in den vergangenen fünf Jahren insgesamt neu entstanden (bitte alle KV-Anlagen, d. h. sowohl über die KV-Förderrichtlinie geförderte Anlagen als auch über Bedarfsplan errichtete, nach Jahr, Bundesland und Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität auflisten)?
13. Wie verteilt sich die Anzahl aller durch die Förderrichtlinie des Bundes geförderten Umschlaganlagen anteilig auf neue Umschlaganlagen und den Ausbau bestehender Umschlaganlagen (bitte für die letzten fünf Jahre je nach Jahr aufgelistet angeben)?

14. Welchen Bedarf sieht die Bundesregierung an zusätzlichen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, um deutlich höhere Anteile bei der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erreichen zu können, und welchen Kapazitätsausbau (Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität) hält die Bundesregierung bis 2030 für notwendig, um den Anteil des Schienengüterverkehrs im Güterverkehrsmarkt auf 25 bzw. 30 Prozent zu steigern?
15. Welche zusätzliche Umschlagkapazität (bitte in Ladeeinheiten angeben) konnte durch die Fördermittel des Bundes geschaffen werden (bitte für die letzten fünf Jahre angeben und nach über KV-Förderrichtlinie geförderten als auch über Bedarfsplan errichteten Anlagen aufschlüsseln)?
16. Wird das Ziel der Förderrichtlinie, mit je 1 Mio. Euro Fördermitteln die technische Umschlagkapazität in Deutschland um durchschnittlich 9 000 Ladeeinheiten zu erweitern, gegenwärtig erreicht?
17. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die derzeit bestehende Umschlagkapazität aller KV-Terminals nicht bundeseigener Unternehmen, und wie hat sie sich in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte in Ladeeinheiten und für jedes Jahr einzeln angeben)?
18. Wie hoch ist die derzeit bestehende Umschlagkapazität aller KV-Terminals „bundeseigener“ Unternehmen (Errichtung über Bedarfsplan Schiene), und wie hat sie sich in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte in Ladeeinheiten und für jedes Jahr einzeln angeben)?
19. Welches Umschlagaufkommen konnte nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt auf allen KV-Terminals sowohl aktuell als auch für die letzten fünf Jahre verzeichnet werden (bitte in Ladeeinheiten und für jedes Jahr einzeln angeben)?
20. Welche prozentuale Auslastung der Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen ergibt sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit unter Zugrundelegung der Umschlagkapazität und des Umschlagaufkommens, und wie hat sich die Auslastung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
21. Zu welchen Tages- oder Nachtzeiten liegt nach Kenntnis der Bundesregierung eine maximale bzw. eine im Vergleich geringere Auslastung der Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen vor?
22. Welche prozentuale Auslastung der Umschlaganlagen „bundeseigener“ Unternehmen ergibt sich derzeit unter Zugrundelegung der Umschlagkapazität und des Umschlagaufkommens, und wie hat sich die Auslastung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
23. Zu welchen Tages- oder Nachtzeiten liegt eine maximale bzw. eine im Vergleich geringere Auslastung der Umschlaganlagen „bundeseigener“ Unternehmen vor?
24. Beabsichtigt die Bundesregierung den Bau bzw. die Förderung einer Pilotanlage, in der der Umschlag der Ladungsträger weitgehend automatisiert erfolgt?
25. Inwiefern stellt die KV-Umschlaganlage „Mega-Hub Lehrte“ aus Sicht der Bundesregierung einen Meilenstein bei der Automatisierung der Umschlagvorgänge in KV-Anlagen dar, und in welchen Punkten unterscheidet sich die Umschlagtechnik in Lehrte von anderen Anlagen des Kombinierten Verkehrs?

26. Plant die DB AG oder ein anderer privater Anlagenbetreiber nach Kenntnis der Bundesregierung eine weitere Schnellumschlaganlage nach dem Vorbild der Anlage in Lehrte?

    Wenn ja, wo sollen weitere Schnellumschlaganlagen entstehen, bzw. sind diese zum Zwecke der Verkehrsverlagerung erforderlich?

27. An welchen Standorten sind KV-Umschlaganlagen mit welcher Umschlagkapazität geplant, die über den Bedarfsplan Schiene finanziert bzw. gefördert werden, und in welchen Planungsphasen (Leistungsphasen 1 bis 4) befinden sich die Vorhaben jeweils?

28. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, in welcher Art und Weise die Verfügbarkeit geeigneter Flächen für die Errichtung von KV-Terminals zum limitierenden Faktor bei Planung und Bau geworden ist?

    Wenn ja, wie zeitaufwändig gestaltet sich die Suche und Ermittlung geeigneter Standorte für KV-Anlagen?

29. Was unternimmt die Bundesregierung, um grundsätzlich geeignete „bahngewidmete" Flächen als potentielle Standorte für den Bau bzw. die Erweiterung bestehender KV-Anlagen oder andere Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr zu sichern und vor allem um den Status als „bahngewidmete" Fläche zu sichern und sie damit der kommunalen Planungshoheit zu entziehen und so vor Zweckentfremdung zu schützen?

30. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der Sicherung geeigneter Flächen für neue KV-Anlagen aufgrund zunehmender Flächenkonkurrenz durch stärkeren Siedlungsdruck in Großstädten und Verdichtungsräumen in Zukunft immer höhere Bedeutung zukommt?

    Wenn nein, warum nicht?

31. Hält die Bundesregierung die Schaffung eines bundeseigenen Flächenpools, mit dem derzeit nicht genutzte und nicht entwidmete Bahnanlagen vor Entwidmung (§ 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) und Zweckentfremdung geschützt werden, für ein geeignetes Instrument, um potentielle Flächen für den Kombinierten Verkehr und andere Anlagen des Schienengüterverkehrs zu sichern?

    Wenn nein, wie will die Bundesregierung stattdessen Vorsorge treffen, um geeignete Flächen für den Kombinierten Verkehr bzw. Schienengüterverkehr auch langfristig verfügbar zu machen?

32. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die angekündigte Absicht des BMVI, den Kombinierten Verkehr zu stärken, in Widerspruch steht mit den Inhalten (u. a. Abschaffung der Kranbarkeit) des Entwurfs zur 9. Änderungsverordnung für den Lang-Lkw?

    Wenn nein, warum nicht?

33. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass der Einsatz verlängerter Sattelanhänger mit einer Länge von 14,90 Metern und darüber hinaus im Kombinierten Verkehr nur unter besonderen Konstruktionsvoraussetzungen und Einschränkungen (Inkompatibilität mit Twin-Doppeltaschenwagen, Sicherheitsrisiken bei Kranverladung) möglich ist sowie zu zusätzlichen Kosten führt und damit insgesamt nicht förderlich für den Kombinierten Verkehr ist?

    Wenn nein, warum nicht?

34. Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz verlängerter Sattelanhänger im Hinblick einer europaweit befürworteten Standardisierung von Sattelanhängern, insbesondere vor dem Hintergrund, dass über 90 Prozent der Transportleistungen der intermodalen Transportkette mit Sattelanhängern grenzüberschreitend erfolgt (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/verlaengerter-sattelanhaenger-inkompatibel-mit-kombinierten-verkehr/)?
35. Worin sieht die Bundesregierung derzeit den meisten Handlungsbedarf, um den Kombinierten Verkehr zu stärken, und welche Maßnahmen sieht sie als dringend geboten an?
36. Welche konkreten Problemschwerpunkte des Kombinierten Verkehrs sollen nach Auffassung der Bundesregierung Gegenstand des angekündigten Aktionsbündnisses Kombinierter Verkehr werden?
37. Wann soll die Arbeit des Aktionsbündnisses zum Kombinierten Verkehr beginnen, und welche konkreten Akteure sollen in diese Arbeit eingebunden werden?
38. Welche Vorteile ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus der Implementierung eines Deutschland-Takts für den Kombinierten Verkehr?
39. Welche Chancen sieht die Bundesregierung im Einsatz von Systemtrassen im Schienengüterverkehr sowohl für den Kombinierten Verkehr als auch für den Schienengüterverkehr insgesamt?
40. Wie positioniert sich die Bundesregierung zum den Kombinierten Verkehr betreffenden Ratsbeschluss der Europäischen Union, der für den Fall, dass innerhalb eines Umkreises von 150 Kilometern Luftlinie für den Vor- und Nachlauf auf der Straße kein geeignetes KV-Terminal besteht, künftig vorsieht, dass alle Mitgliedstaaten der EU eigene Richtlinien über die Geeignetheit von Terminals erlassen dürfen (vgl. http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15147-2018-INIT/de/pdf, Seite 13, 3a)?
41. Welche Zwischenergebnisse können aus der vom BMVI geförderten und in Zusammenarbeit mit diversen Akteuren der Branche veranlassten Studie „Digitalisierung intermodaler Lieferketten – KV 4.0“ gezogen werden?

Berlin, den 2. April 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333